Beta
the play bike

EVO

EVO 2T

125 - 200 - 250 - 290cc - 2009

MANUALE D'ISTRUZIONI
INSTRUCTION MANUAL
MANUAL DE ISTRUCCIONES
MANUEL D'INSTRUCTIONS

EVO

Merci de votre confiance et amusez-vous bien. Ce livret contient les informations nécessaires pour vous permettre d'utiliser et d'entretenir correctement votre moto.

Les informations données dans ce livret sont sans engagement pour BETAMOTOR S.p.A. qui se réserve le droit de modifier ses modèles à tout moment.

ATTENTION

Après la première heure d'entraînement, nous conseillons de contrôler tous les serrages, avec une attention particulière pour les suivants:

- Supports des cale-pieds
- Disques de frein avant et arrière
- Rayons des roues
- Boulon amortisseur
- Visserie moteur
- Couronne

SOMMAIRE

CHAP. 1: GENÈRALITÈS

Parties principales 120
Identification du véhicule 120
Tableau de bord et contrôles 120
Caractéristiques techniques. 121
Schéma électrique 122

CHAP. 2: FONCTIONNEMENT ET UTILISATION

Contrôles et entretien avant et après l'utilisation en tout-terrain 124
Ravitaillement en carburant 124
Lubrifiants et liquides conseillés..... 125
Rodage 125
Démarrage 126

CHAP. 3: ENTRETIEN ET CONTRÔLES

Huile boîte de vitesses 128
Liquide de frein 129
Liquide d'embrayage 131
Huile de fourche..... 132
Filtre à air 134
Bougie 135
Générateur.....135
Frein avant 136
Frein arrière 137
Liquide de refroidissement 138
Silencieux pot d'échappement 138
Carburateur..... 139
Boîte à clapets..... 139
Biellettes amortisseur arriére 140
Contrôles après le nettoyage 141
Entretien programmé - Révisions..... 142

CHAP. 4: RÈGLAGES

Réglage des freins 144
Réglage de l'embrayage 144
Réglage du ralenti 145
Réglage du jeu à la poignée des gaz..... 145
Réglage air..... 145
Contrôle et réglage du jeu à la direction 145
Réglage de chaîne 146
Réglage suspension avant 147
Réglage amortisseur arrière 148

CHAP. 5: QUE FAIRE EN CAS D'URGENCE

Recherche des pannes 150

INDEX ALPHABÉTIQUE

Index 151

TABLES DES MATIÉRES

Parties principales

Identification du véhicule

Tableau de bord et contrôles

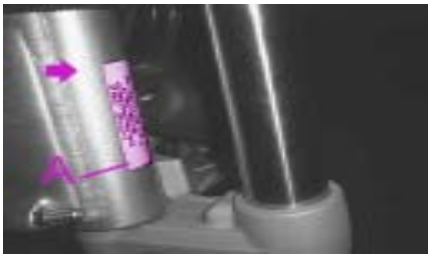
Caractéristiques techniques

Schéma électrique

CHAPITRE 1

PARTIES PRINCIPALES

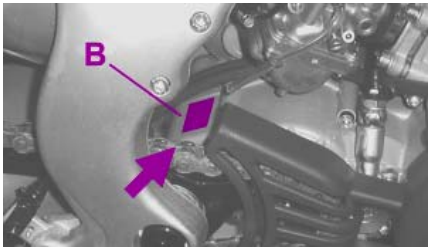
1-Boîtier de filtre **2**-Réservoir à essence **3**-Bouchon d'essence
4-Silencieux **5**-Kick starter



IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Numéro de cadre

Le numéro d'identification **A** est imprimé sur le tube de direction côté droite.



Numéro de moteur

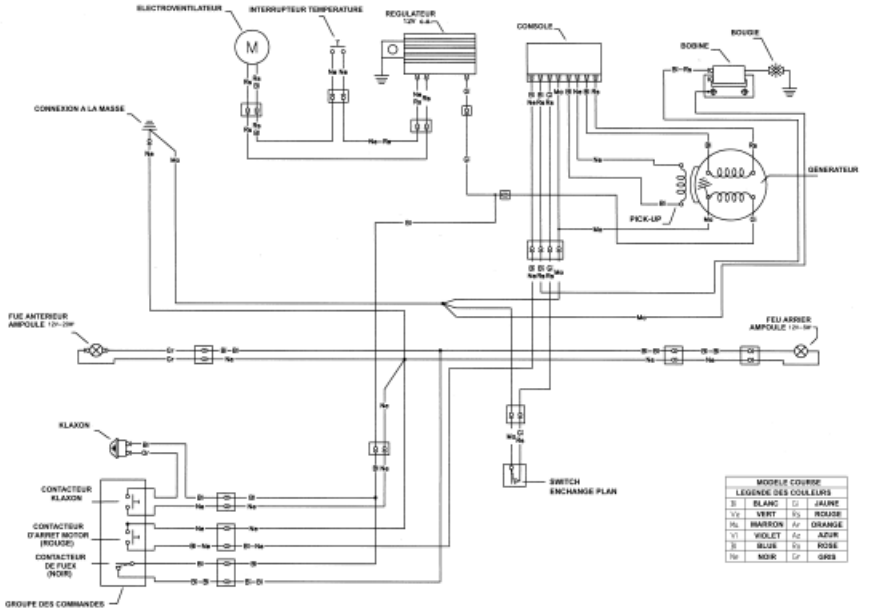
Le numéro de moteur **B** est imprimé dans la zone indiquée dans la photo.

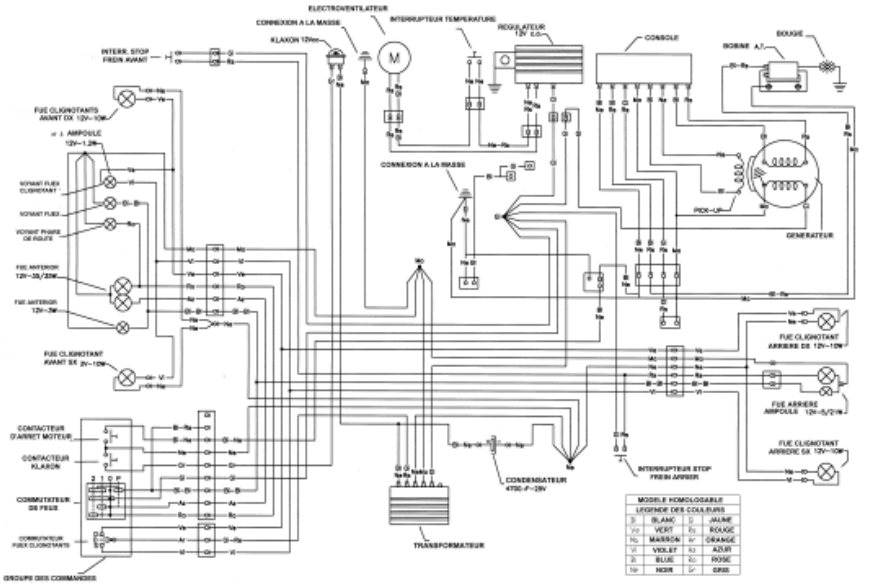
TABLEAU DE BORD ET CONTRÔLES

1 Levier d'embrayage
2 Levier de frein avant
3 Poignée des gaz

CARATÉRISTIQUES TECHNIQUES	VERSION			
	125cc	200cc	250cc	290cc
CYCLE				
Poids du vèhicule				
à vide en ordre de marche	68 kg	69 kg	69 kg	69 kg
Dimensions				
Empattement	1305 mm	1305 mm	1305 mm	1305 mm
Longuer hors tout	1990 mm	1990 mm	1990 mm	1990 mm
Largeur hors tout	850 mm	850 mm	850 mm	850 mm
Hauteur hors tout	1115 mm	1115 mm	1115 mm	1115 mm
Hauteur de selle	660 mm	660 mm	660 mm	660 mm
Garde au sol	310 mm	310 mm	310 mm	310 mm
Contenances				
Réservoir d'essence	2,6 l.	2,6 l.	2,6 l.	2,6 l.
Réserve	0,5 l.	0,5 l.	0,5 l.	0,5 l.
Liquide circuit de refroidissement	600 cc	600 cc	600 cc	600 cc
Huile moteur	SAE 20/30 (550cc)	SAE 20/30 (550cc)	SAE 20/30 (550cc)	SAE 20/30 (550cc)
Sospension				
Sospension avant	fourche hydraulique c/tubes ø38 mm	fourche hydraulique c/tubes ø38 mm	fourche hydraulique c/tubes ø38 mm	fourche hydraulique c/tubes ø38 mm
Sospension arriére	Mono-amortisseur	Mono-amortisseur	Mono-amortisseur	Mono-amortisseur
Frein				
Frein avant	à disque ø185 mm 4 piston	à disque ø185 mm 4 piston	à disque ø185 mm 4 piston	à disque ø185 mm 4 piston
Frein arriér	à disque ø160 mm 2 piston	à disque ø160 mm 2 piston	à disque ø160 mm 2 piston	à disque ø160 mm 2 piston
Pneumatiques				
Jante avant	21 - 1,6 - 32 trous	21 - 1,6 - 32 trous	21 - 1,6 - 32 trous	21 - 1,6 - 32 trous
Jante arriére	18 - 2,15 - 32 trous	18 - 2,15 - 32 trous	18 - 2,15 - 32 trous	18 - 2,15 - 32 trous
Pneu avant	2,75 - 21"	2,75 - 21"	2,75 - 21"	2,75 - 21"
Pneu arriére	4.00 R 18"	4.00 R 18"	4.00 R 18"	4.00 R 18"
MOTEUR				
Caratéristiques				
Type	BETA6605 ZD3B9T A	BETA6605 ZD3B9T	BETA6605 ZD3B9T F	BETA6605 ZD3B9T I
Quantité cylindre	1	1	1	1
Alésage	54,0 mm	64,0 mm	72,5 mm	78,0 mm
Course	54,0 mm	60,5 mm	60,5 mm	60,5 mm
Cylindrée	124cc	194,6 cc	249,7cc	289,1cc
Rapport de compression	14:1	11,8:1	8,9:1	9,5:1
Allumage	électronique AET 12V - 85W	électronique AET 12V - 85W	électronique AET 12V - 85W	électronique AET 12V - 85W
Bougie	NGK BR7ES	NGK BR7ES	NGK BR7ES	NGK BR7ES
Alimentation				
Carburateur	Keihin PWK ø 28mm	Mikuni VM ø 26mm	Keihin PWK ø 28mm	Keihin PWK ø 28mm
Gicleur	min 50 max 130	min 30 max 150	min 48 max 125	min 48 max 125
Mélange	1,5 % huile synthétique 4% huile minéral	1,5 % huile synthétique 4% huile minéral	1,5 % huile synthétique 4% huile minéral	1,5 % huile synthétique 4% huile minéral

SCHÉMA ÉLETRIQUE





TABLES DES MATIÉRES

Contrôles et entretien avant et après l'utilisation en tout-terrain

Ravitaillement en carburant

Lubrifiants et liquides conseillés

Rodage

Démarrage

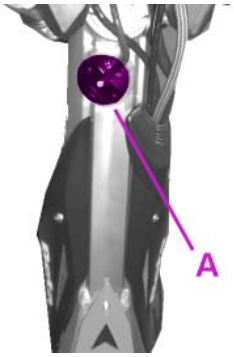
CHAPITRE 2

CONTRÔLES ET ENTRETIEN AVANT ET APRÈS L'UTILISATION EN TOUT-TERRAIN

Dans le but d'éviter tout problème pendant l'utilisation du véhicule, il est préférable d'effectuer quelques opérations de contrôle et d'entretien aussi bien avant qu'après l'utilisation. En effet, quelques minutes seulement consacrées à ces opérations peuvent vous faire économiser du temps et de l'argent et rendent la conduite plus sûre. Pour cela, il faut procéder de la manière suivante:

PNEUS	vérifier la pression, l'ètat général et l'épaisseur de la bande de roulement
RAYONS	vérifier la tension
VISSERIE	contrôler complètement tous la boulonnerie
CHAINE	vérifier la tension (jeu 20 mm) et graisser si nécessaire
FILTRE A AIR	nettoyer le filtre et l'humecter avec indiqué huile pour filtres

Note:
Contrôler la présence des papiers du véhicule.
Les jours de froid, il est préférable de chauffer le moteur en le laissant tourner au ralenti pendant quelques instants avant de partir. Toutes les fois que le véhicule est utilisé en tout-terrain, il faut le laver soigneusement.



RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Enlever le bouchon **A.**

La capacité du réservoir est d'environ 2,6 litres dont 0,5 de réservе.

Mettre exclusivement du mélange essence sans plomb/huile (huile minérale 4% huile synthétique 1,5%).

LUBRIFIANT ET LIQUIDES CONSEILLÉS

Pour un fonctionnement meilleur et une plus grande longévité du véhicule, il est recommandé d'utiliser de préférence les produits indiqués dans le tableau:

TYPE DE PRODUIT	CARACTÉRISTIQUES
HUILE DE TRANSMISSION	BARDAHL GEARBOX 20W40
HUILE DE MELANGE	BARDAHL KXT
LIQUIDE DE FREIN ET EMBRAYAGE	BARDAHL BRAKE FLUID DOT 4
HUILE DE FOURCHE	IDEMITSU OJ-RACING-01 ou BEL RAY "MC 10 SAE 5"
GRAISSE POUR ARTICULATIONS ET TIRANTS	BARDAHL OUTBOARD GREASE
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	BARDAHL PERMANENT

NOTE:
Pour les vidanges, suivre scrupuleusement le tableau.

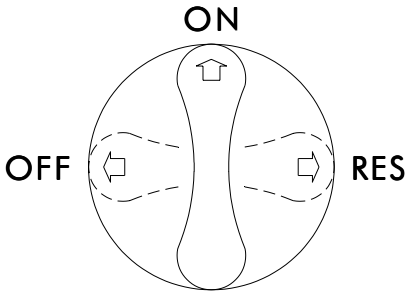
RODAGE

Le rodage dure environ 10 heures, pendant cette période d'activité, il est conseillé:

- Utiliser le vehicule aprés avoir bien chauffé le moteur
- Éviter de rouler à vitesse constante
- Si la vitesse change, les différents composants se mettent en place uniformément et en moins de temps
- Éviter de tourner la poignée des gaz au delà des 3/4 de sa course.

Attention:

- Au bout des 5 premières heures de parcours, vidanger et changer l'huile de boite de vitesses.
- Toujours utiliser un mélange essence sans plomb/huile (huile minérale 4% huile synthétique 1,5%).
- Après la première sortie tout-terrain, contrôler toute la visserie.



DÉMARRAGE

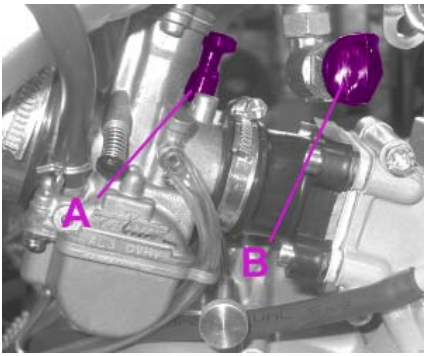
•Ouvrir le robinet du réservoir à essence **B**

OFF = fermé
ON = ouvert
RES = réserve

•Contrôler que la boîte à vitesses soit au point mort

•Agir sur le levier de kick, en poussant à fond avec le pied un coup net et en tournant légèrement la poignée des gaz.

•Lorsque le moteur est à l'arrêt, toujours fermer le robinet d'essence.



Note:
A moteur froid, enclencher le starter **A** en tirant le pommeau, attendre quelques instants puis ramener le levier en position initiale.

TABLE DES MATIÈRES

Huile boîte de vitesses

Liquide de frein

Liquide d'embrayage

Huile de fourche

Filtre à air

Bougie

Générateur

Frein avant

Frein arrière

Liquide de refroidissement

Silencieux pot d'échappement

Carburateur

Boîte à clapets

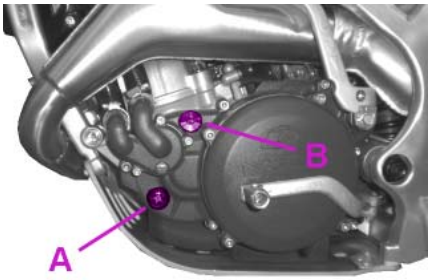
Biellettes amortisseur arrière

Contrôles après le nettoyage

Entretien programmé

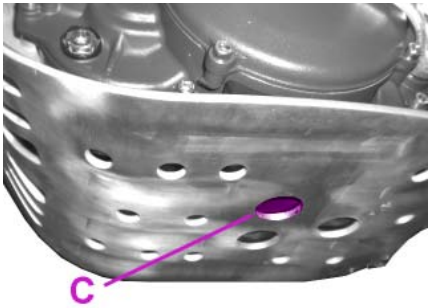
CHAPITRE 3

HUILE BOÎTE DE VITESSES



Contrôle

Tenir le véhicule à la verticale par rapport au sol. Quand le moteur est froid contrôler, par l'hublot **A**, la présence d'huile.
Le niveau d'huile doit être toujours visible de l' hublot. Dans le cas contraire procéder à rétablir le niveau à travers le bouchon **B.**



Vidange

La vidange s'effectue à moteur chaud:

- Placer une récipient sous le moteur
- Dévisser les bouchons de remplissage et de vidange **C**
- Vidanger complètement le carter
- Fermer le trou **C**
- Verser la quantité exacte d'huile (suivre le tableau à page 121)
- Remettre le bouchon de remplissage.

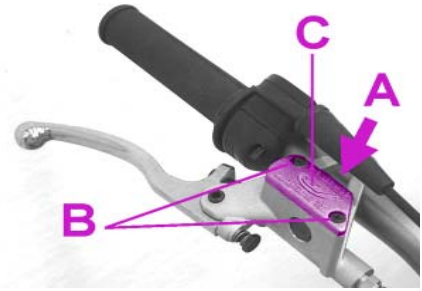
Note:

Au bout des 5 premières heures de parcours, vidanger l'huile de la boîte de vitesses.
Pour les vidanges suivantes, suivre le tableau à page 142 en utilisant les lubrifiants conseillés à la page 125.

LIQUIDE DE FREIN

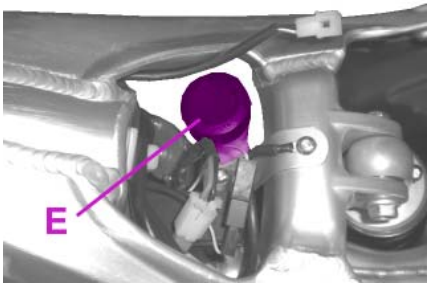
Frein avant

Contrôler la présence de liquide par l' hublot **A**. Le niveau d'huile doit être toujours visible de l'hublot.
Dans le cas contraire procéder à rétablir le niveau.
Pour rétablir le niveau, dévisser les deux vis **B** soulever le bouchon **C** et introduire l'huile.



Frein arrière

Pour contrôler le niveau de liquid, il faut démonter le garde-boue arrière en dévissent les 5 correspondantes vises de fixage, ensuite contrôler, à travers le réservoir **E**, la présence de l'huile.
Le niveau d'huile ne doit jamais être inférieur á l'encoche du niveau minimum gravée sur le récipient **E**. Le remplir à ras bord par le trou de remplissage.

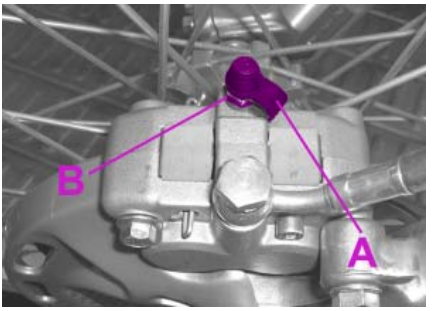


Attention:

Si vous sentez de l'élasticité au levier, il peut y avoir une bulle d'air dans le circuit, dans ce cas s'adresser immédiatement à votre revendeur.

Note:

Pour les vidanges, suivre le tableau de la page 142 en utilisant les fluides conseillés à page 125.

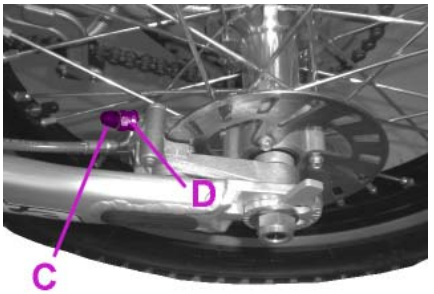


Purge du frein avant

Pour purger le circuit de frein avant de l'air, procéder comme suit:

- Enlever le capuchon en caoutchouc **A** de la valve **B**
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile
- Enfiler l'extrémité d'un petit tuyau trasparent sur la valve **B** et l'autre à l'intérieur d'un récipient
- Pomper avec le levier 2/3 fois et rester avec le levier pressé
- Dévisser la valve jusqu'à obtenir un écoulement d'huile par le tuyau
- Serrer la valve et relâcher le levier
- Si étaient visibles, à travers le tuyau, des bulles d'air, répéter les opérations précédents jusqu'à obtenir un écoulement d'huile

  Note: au cours de cette opération, il est important d'alimenter constamment le réservoir du maître-cylindre pour compenser l'huile qui s'écoule
- Enlever le petit tuyau
- Remettre le capuchon.



Purge du frein arrière

Pour purger le circuit de frein arrière de l'air, procéder comme suit:

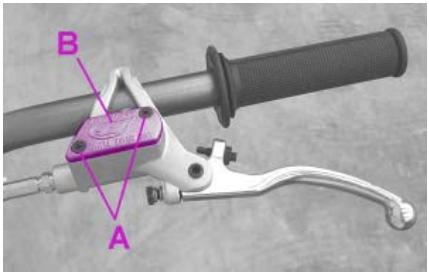
- Enlever le capuchon en caoutchouc **C** de la valve **D**
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile
- Enfiler l'extrémité d'un petit tuyau trasparent sur la valve **D** et l'autre à l'intérieur d'un récipient
- Pomper le pédale 2/3 fois et rester avec le pédaler pressé
- Dévisser la valve jusqu'à obtenir un écoulement d'huile par le tuyau
- Serrer la valve et relâcher le pédale
- Si étaient visibles, à travers le tuyau, des bulles d'air, répéter les opérations précédent jusqu'à obtenir un écoulement d'huile continu

  Note: au cours de cette opération, il est important d'alimenter constamment le réservoir du maître-cylindre pour compenser l'huile qui s'écoule
- Enlever le petit tuyau
- Remettre le capuchon.

Note:
Manipuler avec attention l'huile hydrauliquer très corrosif qui peut endommager les peintures ou les plastiques de manière irrémédiable.

LIQUIDE D'EMBRAYAGE

Contrôler la présence d'huile.
Le niveau ne doit jamais descendre en deçà de la moitié du réservoir. Pour rétablir le niveau, dévisser les deux vis **A** soulever le bouchon **B** et rèalimenter.

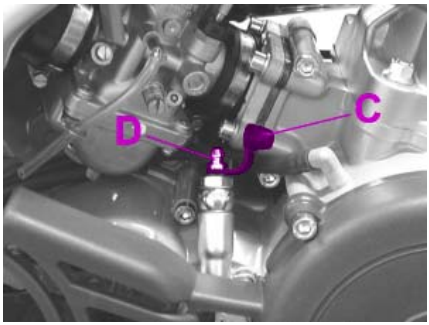


Note:
Pour les vidanges, suivre le tableau de la page 142 en utilisant les fluides conseillés à page 125.

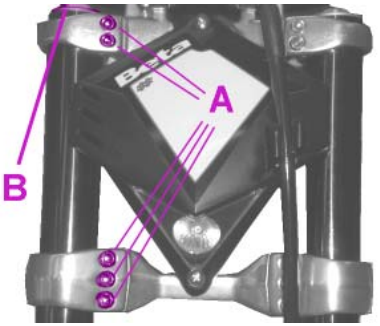
Purge du circuit d'embrayage

Pour purger le circuit d'embrayage de l'air, procéder comme suit:

- Enlever le capuchon en caoutchouc **C** de la valve **D**
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile
- Enfiler l'extrémité d'un petit tuyau trasparent sur la valve **D** et l'autre à l'intérieur d'un récipient
- Pomper avec le levier 2/3 fois et rester avec le levier pressé
- Dévisser la valve jusqu'à obtenir un écoulement d'huile par le tuyau
- Serrer la valve et relâcher le levier
- Si étaient visibles, à travers le tuyau, des bulles d'air, répéter les opérations précédent jusqu'à obtenir un écoulement d'huile continu
  Note: au cours de cette opération, il est important d'alimenter constamment le réservoir du maître-cylindre pour compenser le liquide qui s 'écoule
- Enlever le petit tuyau
- Remettre le capuchon.



Note:
Manipuler avec attention l'huile hydraulique très corrosif qui peut endommager les peintures ou les plastiques de manière irrémédiable.

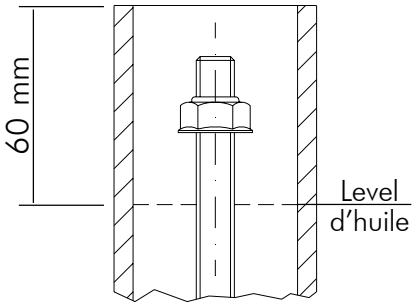


HUILE DE FOURCHE

Tige droite

Pour la vidange, procéder comme suit:

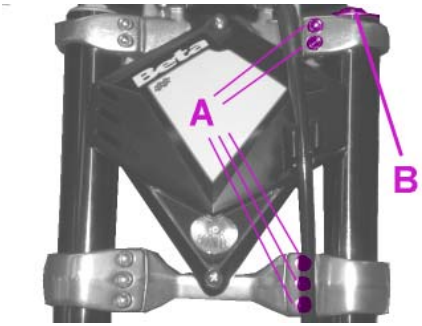
1) Démonter la roue avant
2) Démonter le guidon (voir page 145)
3) Deserrer les vis **A** de serrage du tige et enlever la jambe
4) Dévisser le bouchon supérieur **B**
5) Dévisser le contre-écrou de fixage du bouchon et le démonter
6) Dévisser la vis de fixage de la cartouche qui est sous la jambe et lever la cartouche
7) Vider donc la jambe et la cartouche en faisant sortir l'huile
8) Remonter la cartouche sur la jambe. Serrant la vis de fixage. Remettre l'huile (OJ01) en chargeant la cartouche jusqu'au niveau indiqué sur la figure (avec la fourche toute comprimé)
9) Remonter le bouchon sur l'axe, serrer le contre-écrou et visser le bouchon sur le tige avec la jambe toute en extension
10) Remonter tout



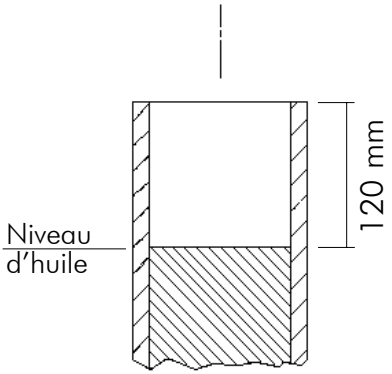
Note:
Pour les vis A: couple de serrage 7,8 : 9,1 Nm.

Tige gauche
Pour la vidange, procéder ainsi:

1) Démonter la roue avant
2) Démonter le guidon (voir page 145)
3) Deserrer les vis **A** de serrage du tige
4) Dévisser le bouchon de la jambe **B**
5) Démonter le ressort et vider bien tout l'huile
6) Remplire d'huile jusqu'au niveau indiqué sur la figure (avec la fourche toute comprimé)
7) Étendre la jambe et remettre le ressort
8) Visser le bouchon **B**

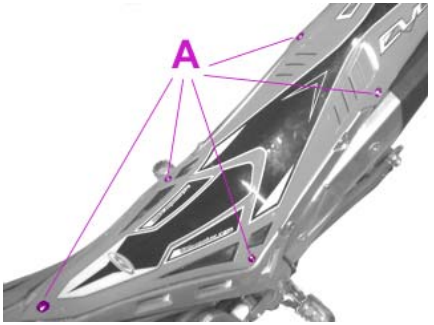


Note:
Pour les vidanges suivre le tableau de la page 142 en utilisant les lubrifiants conseillés à page 125.
Vérifier périodiquement et éventuellement enlever les résidus de poussiéres qui peuvent rester entre le joint spy et le pare-poussiére en démontant le pare-poussier.



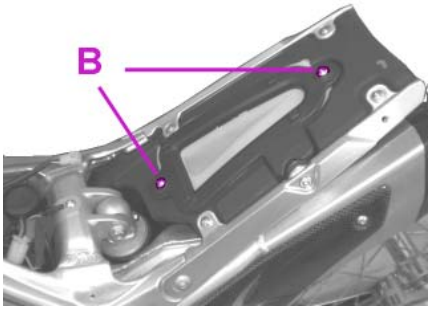
Note:
Pour les vis A: couple de serrage 7,8 : 9,1 Nm.

FILTRE A AIR



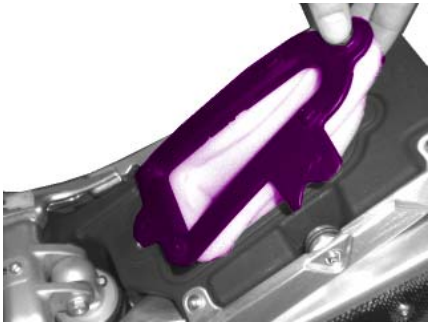
Pour avoir accès au filtre il faut démonter le garde-boue arriére, dévissent les 5 vis A; puis procéder comme suit:

- Démonter le garde-boue arrière détachant le cable du feu arriére
- Dèvisser les 2 vis B et enlever couverture de protection du filtre et le filtre .
- Laver à l'eau et savon
- Sécher
- Humecter avec de l'huile pour filtres, en éliminant l'huile en trop pour qu'il ne coule pas
- Nettoyer aussi l'intérieur du boîtier si c'est nécessaire
- Procéder après au remontage. On conseille d'assemler préventivement la couverture de protection du filtre sur le filtre.



Note:

- Si le filtre est très sale, il faut le laver premièrement à l'essence puis à l'eau et shampooing.
- Si le filtre est endommagé, procéder immédiatement à son remplacement.



Attention:
Après toute intervention, contrôler qu'aucun objet n'est resté à l'intérieur du boîtier de filtre.

Nettoyer le filtre toutes les fois que le véhicule est utilisé en tout-terrain.

BOUGIE

Le bon état de la bougie permet de limiter la consommation et contribue au meilleur fonctionnement du moteur.

Pour effectuer le contrôle, il suffit de retirer le capuchon et de dévisser la bougie. Mesurer l'écartement des électrodes avec une cale d'épaisseur, il doit être de 0,5-0,6 mm. Dans le cas où il ne corresponde pas à cette valeur, on peut le corriger en pliant l'électrode de masse.

Vérifier que l'isolant n'est pas lézardé et que les électrodes ne sont pas corrodées, sinon remplacer la bougie immédiatement.

Effectuer le contrôle selon les indications du tableau de la page 142.

Pour le montage de la bougie est conseillé de la visser à la main et de la bloquer ensuite avec la clé.

Note:
- L'utilisation d'huile de mauvaise qualité provoque une augmentation des dépôts de calamine, il est donc préférable d'utiliser de l'huile BARDHAL KXT.
- Il est conseillé d'utiliser toujours des bougies NGK BR7ES.

GÉNÉRATEUR

Le contrôle doit être exécuté avec générateur à la température d'environ 20°C.
Le contrôle peut être exécuté avec le générateur monté sur la moto ou sur le moteur. Détacher le connecteur 12 voies noires entre générateur et CDI.

Vérifier avec un multimètre que les résistances lues entre les terminaux dessous indiqués soient dans le range :

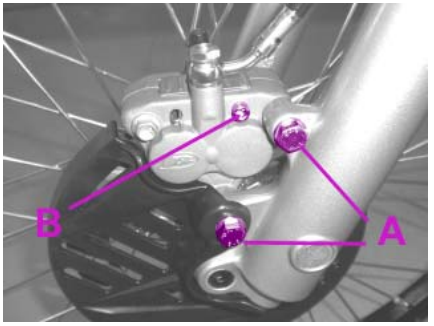
•noir-blanc (pick-up)	320 ohm ± 15%
•rouge-blue (condensateur)	300 ohm ± 15 %
•jaune-marron (alimentation service)	0,45 ohm ± 20%

FREIN AVANT

Contrôle

Pour contrôler l'usure du frein avant, il suffit de regarder l'étrier par l'avant d'où l'on aperçoit les extrémités des deux plaquettes. Celles-ci doivent avoir au moins 2 mm d'épaisseur de garniture. Si l'épaisseur de la garniture est inférieure, il faut les remplacer immédiatement.

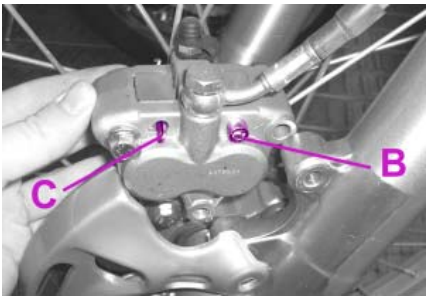
Note:
Effectuer le contrôle en respectant les échéances données dans le tableau de la page 142.



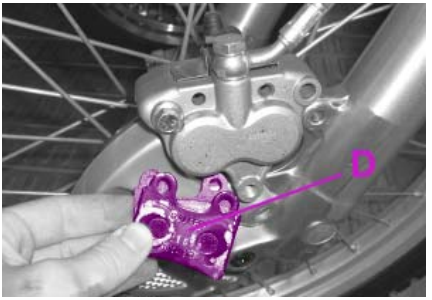
Remplacement

Pour le remplacement, procéder comme suit:

- Démonter le cache du disque en dévissent les 2 vises **A** et en desserrent la vise **B**
- Retirer la goupille **C**
- Dévisser la vis **B**
- Démonter les plaquettes **D** et les remplacer
- Pour le remontage, procéder en sens inverse. Appliquer de la Loctite sur les vis A.



Note:
Accorder une attention particulière au remontage de la goupille pour éviter les problèmes au freinage.

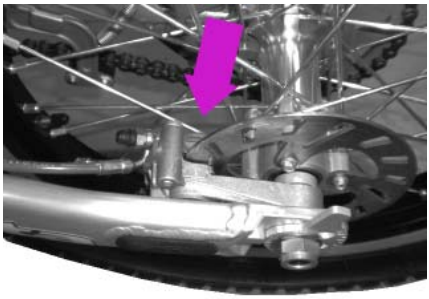


En cas de demontage du disque de frein, appliquer de la Loctite sur les vis lors du remontage.

FREIN ARRIÈRE

Contrôle

Pour contrôler l'usure du frein arrière, il suffit de regarder l'étrier par le supérieur d'où l'on aperçoit les extrémités des deux plaquettes. Celles-ci doivent avoir au moins 2 mm d'épaisseur de garniture. Si l'épaisseur de la garniture est inférieure, il faut les remplacer immédiatement.



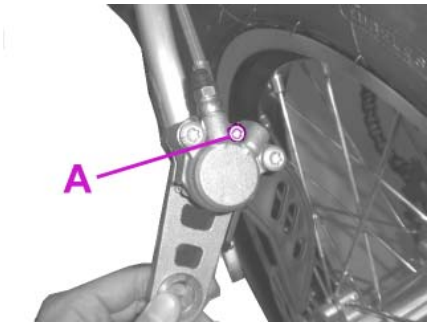
Note:

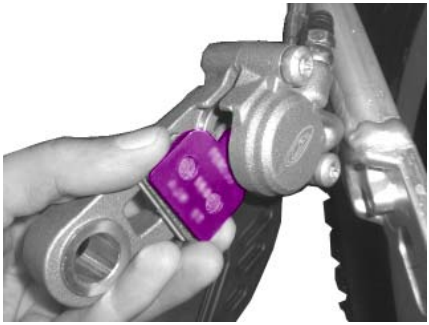
Effectuer le contrôle en respectant les échéances données dans le tableau de la page 142.

Remplacement

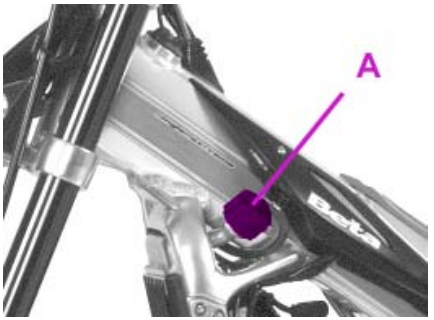
Pour le remplacement, procéder comme suit:

- Démonter la roue arriére
- Extraire l' étrier du bras oscillant
- Dévisser la vis A
- Extraire les plaquettes et les remplacer
- Pour le remontage, procéder en sens inverse. Appliquer de la Loctite sur les vis A.





En cas de demontage du disque de frein, appliquer de la Loctite sur les vis lors du remontage.



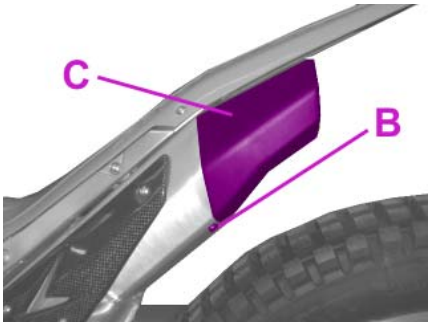
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Le contrôle du niveau s'effectue á moteur froid et de la manière suivante:

- Dévisser le bauchon **A** et contròler à vue le niveau du liquide
- Si le niveau du liquide n'est pas visible en proximité du fond du tube, procéder a rajouter liquide

La contenance du circuit est indiquée dans le tableau de page 121. Utiliser les liquides conseillés dans le tableau de la page 125.

ATTENTION:
Jamais dévisser le bauchon de remplissage du radiateur à moteur chaud sous peine de brùlures.



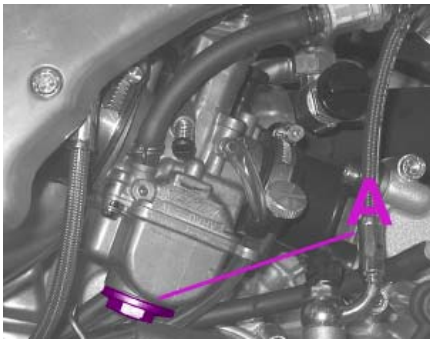
SILENCIEUX DU POT D'ÉCHAPPEMENT

En cas d'augmentation du bruit à l'échappement, il faut contrôler le silencieux du pot de la manière suivante:

- Dévisser les 3 vis **B**
- Retirer l'extrémité **C**
- Extraire la laine de verre et le remplacer avec nouvelle (disponible comme piece datachée)
- Pour le remontage, procéder dans l'ordre inverse.

CARBURATEUR

Pour un fonctionnement optimal du carburateur, il est important de le nettoyer périodiquement de façon méticuleuse. Désassembler la bouchon A et vérifier s'il y a de la saleté. S'il y a, il faudra ouvrir la cuve et nettoyer les gicleurs.

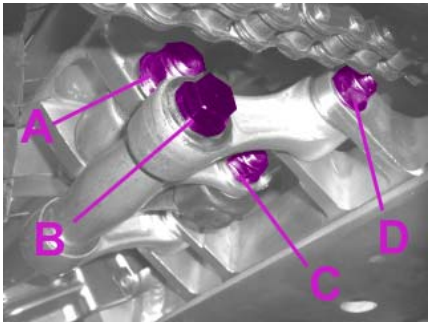


BOÎTE A CLAPETS

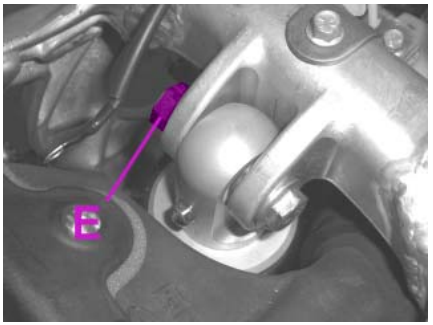
Il est conseillé de démonter la boîte à clapets toutes les 40 heures de marche et de contrôler:

- Que les lamelles **A** ne soit pas cassés
- Que les lamelles **A** ferment parfaitement sur leur siège **B**.

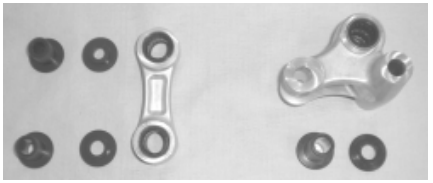
BIELLETTES AMORTISSEUR ARRIÉRE



Pour garantir le fonctionnement et une durée excellente dans le temps des biellettes progressives de la suspension postérieure, on conseille contrôler, après chaque sortie, le serrage correct de la boulonnerie A, B, C, D, E.
On conseille de ne pas laver avec des jets d'eau à haute pression et d'effectuer chaques 40 heures d'utilisation un contrôle complet des cages et des bagues.
Procédez de la façon suivante:



- Démonter les biellettes en desserant les vis A, B, C, D.
- Extraire les bagues.
- Nettoyer toutes les parties avec un tissu sec.
- Lubrifier les cages avec graisse au litio.
- Remonter le groupe en commençant à fixer les biellettes au châssis, en utilisant les bagues avec diamètre intérieur 8mm et les vis spéciales M8.
- Fixer la levier basculant au bras oscillant en utilisant les bagues avec le bord de 2.5mm d'épaisseur et la vis M10x75, et à l'amortisseur, vis M10x45.
- Après monter les biellettes sur la levier basculant en utilisant les bagues restées et la vis M10x125.



Note:
Les couples du serrage prescrites sont de 4,5Kgm pour les vis A, B, C, E et de 3,0Kgm pour la vis D.

CONTRÔLES APRÈS LE NETTOYAGE

Après le nettoyage du motocycle, il faut contrôler:

- Laver le filtre a air (procéder comme il est décrit à page 134)
- Dèmonter le couvercle de volant pour éliminer l'eau qui a pu y pénétrer
- Pour la cuve du carburateur procéder comme il est décrit à page 139, pour contrôler l'éventuelle présence d'eau .
- Graisser la chaîne.

	Trial EVO 125 - 200 - 250 - 290cc	Rodage. 5 heures	Contrôler chaque sortie	1° coupon 40 heures ou 1000 km	2° coupon 80 heures ou 2000 km	3° coupon 120 heures ou 3000 km	4° coupon 160 heures ou 4000 km	5° coupon 200 heures ou 5000 km	6° coupon 240 heures ou 6000 km	7° coupon 280 heures ou 7000 km	8° coupon 320 heures ou 8000 km	9° coupon 360 heures ou 9000 km
moteur	bougie	N	C	RP	RP	RP	RP	RP	RP	RP	RP	RP
	embrayage	C-R		C-R	C-R	RP	C-R	C-R	RP	C-R	C-R	RP
	boite a clapets			C	C	RP	C	C	RP	C	C	RP
	liquide de refroidissement		C	C	RP	C	RP	C	RP	C	RP	C
	huile moteur	RP	C	RP	RP	RP	RP	RP	RP	RP	RP	RP
	bauge d'étanchétié piston			C	RP	C	RP	C	RP	C	RP	C
	piston				RP		RP		RP		RP	
véhicule	amortisseur arrière	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C
	boulonnerie	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	poignée des gaz	C-R	C-R	C-R	C-R	C-R	C-R	C-R	C-R	C-R	C-R	C-R
	contrôle et réglage du jeu à la direction	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C
	roulement roue			C	C	C	C	C	C	C	C	C
	système d'eclairage	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C
	filtre a air	N	N	N	RP	N	N	RP	N	N	RP	N
	freins	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	graisser général	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C
	levier amortisseur arrière		S	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	liquide de freins	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C
	huile de fourche			RP		RP		RP		RP		RP
	liquides freins et embrayage			C	C	RP	C	C	RP	C	C	RP
	pneumatiques	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	tension et graisser chaine	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	tension des rayons	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C
	test véhicule	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C

légend:
C - Contrôler (nettoyage, réglage, graisser, replacement si nécessaire)
RP - Replacement
R - Réglage
N - Nettoyage
S - Serrage

TABLE DES MATIÈRES

Réglage des freins

Réglage de l' embrayage

Réglage du ralenti

Réglage du jeu à la poignée des gaz

Réglage air

Contrôle et réglage du jeu à la direction

Réglage de chaîne

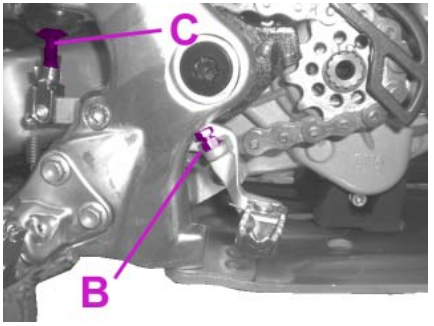
Réglage suspension avant

Réglage amortisseur arrière

CHAPITRE 4

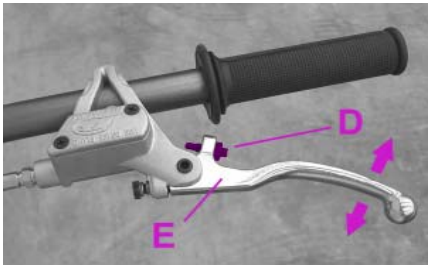
RÉGLAGE DES FREINS

Frein avant
Le frein avant est du type à disque avec une commande hydraulique, en conséquence il exige seulement l'entretien ordinaire. Pour régler la position du levier, agir sur la vis **A**.

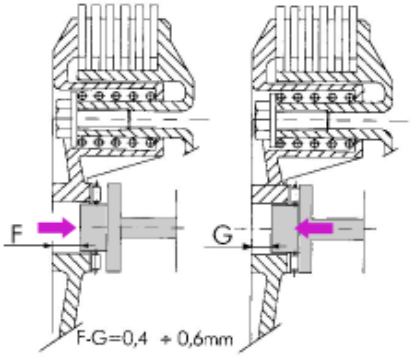


Frein arrière
Le frein arrière est du type à disque avec une commande hydraulique. Il est possible de modifier la hauteur de la pédale en intervenant sur les vis **B** et **C**.
On lui conseille de laisser un minimum de jeu.

RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE



En général, la seule opération à être effectuée sur l'embrayage est le réglage de la position du levier **E**.
Pour ce réglage, agir sur la vis **D.**

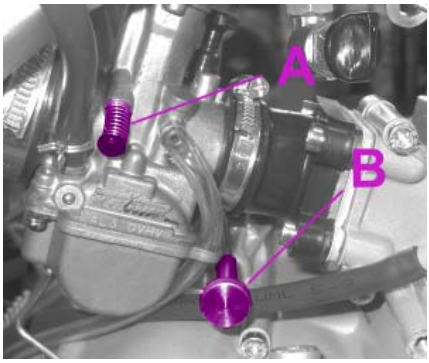


Note:
La tige de commande du embrayage doit avoir un jeu compris entre 0,4 mm et 0,6 mm, par conséquent, en cas de remplacement des disques, procéder de la manière suivante:

- Remonter l'embrayage sans le couvercle extérieur
- Enfoncer à fond la tige de commande en poussant par le plateau de pression et mesurer la distance **F**
- Actionner le levier d'embrayage dés que la tige de commande actionne le plateau de pression; mesurer la distance **G** et contrôler qu'il y a une différence de 0,4-0,6 mm.

RÉGLAGE DU RALENTI

Pour exécuter correctement cette opération, il est conseillé de la réaliser à moteur chaud, en branchant un compte-tours électronique au câble de bougie.
Intervenir ensuite sur la vis de réglage **A** pour régler le ralenti à 1000 rpm.



RÉGLAGE DU JEU A LA POIGNÉE DES GAZ

Si la course à vide mesurée sur le bord de la poignée est supérieure à 3 mm, il faut faire le réglage en agissant sur le cable de transmission gas.

RÉGLAGE AIR

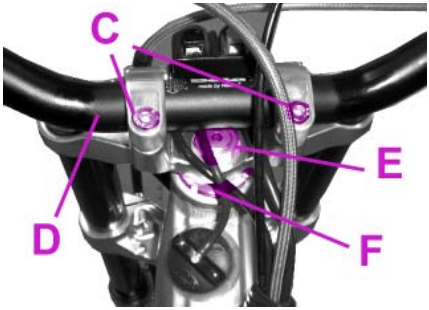
De tout fermé nous conseillons 1 1/2 tours (B).

CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU JEU À LA DIRECTION

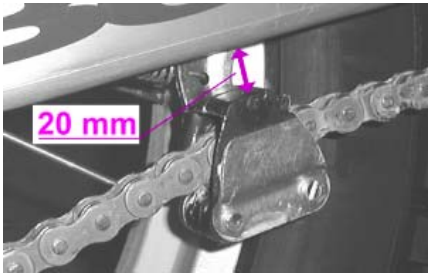
Vérifier le jeu de la colonne en bougeant les fourches en avant et en arrière selon la photo. S' il y a du jeu, effectuer le réglage en opérant de la manière suivante:

- Enlever la protection du guidon
- Dévisser les 2 vis **C**
- Extraire le guidon **D**
- Desserrer l'écrou **E**
- Desserrer les vis **G**
- Compenser le jeu en intervenant sur l'écrou à créneau **F**. Un réglage correct, ne doit pas causer de durcissement ou d'irrégularité pendant la rotation du guidon
- Serrer l'écrou **E**

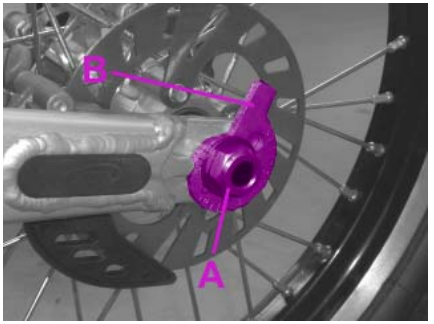
Pour rebloquer, agir de la manière inverse.



RÉGLAGE DE CHAÎNE



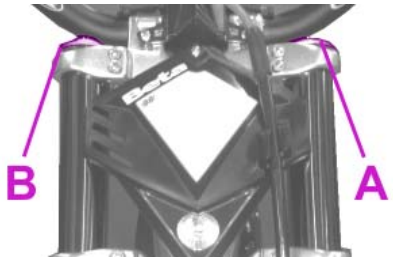
Pour une plus longue durée de la chaîne de transmission, il est préférable de contrôler périodiquement sa tension.
Il faut la maintenir propre en permanence, la nettoyer des dépôts de saleté et la lubrifier.
Si le jeu de la chaîne dépasse les 20 mm, il faut la retendre.



- Desserrer l'écrou **A**
- Agir sur le levier **B**
- Agir sur le levier identique de l'autre côté et l'amener dans la même position
- Vérifier l'alignement de la roue
- Rebloquer l'écrou **A**.

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION AVANT

Fourche

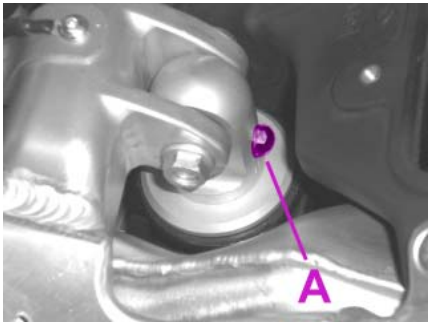


- Pour un pilotage plus réactif, dévisser complétementle pommeau de réglage **B** par rapport à la position standard
- Pour un pilotage plus côntrolé précharger le ressort de 4 à 5 tours en agissant sur la vis **A** et freiner le pommeau **B** de 15 déclics à partir de la position ouvert (environ à moitié du champs de réglage)
- Poids pilote. Selon le poids agir comme suit:

POIDS PILOTE (kg)	PRECHARGE RESSORT
poids > 80	+ 10 tours 108 mm
75< poids <80	+ 5 tours 110 mm
poids <70	0 112 mm

Pour toute anomalie de fonctionnement, adressez vous à notre chaîne d'assistance agréée.

RÉGLAGE AMORTISSEUR ARRIÈRE



Informations sur les réglages

- Pour un pilotage plus rèactif, ouvrir le pommeau de règlage en compression **A**
- Pour un pilotage plus contrôlé, fermer le pommeau de réglage en compression **A**

- Contrôlér périodiquement que la zone de travail du tampon soit bien propre en agissant comme suit: baisser/enlever en utilisant un petit tournevis, le tampon et souffler de l'air compriné sur le fraisage de l'entretoise du ressort.
- Le serrage des boulons de fixation inférieur et superieur bien doit être contrôlé périodiquement.

Pour toute anomalie de fonctionnement, adressez-vous à notre chaîne d'assistance agréée.

TABLE DES MATIERES

Recherche des pannes

CHAPITRE 5

PROBLEME	CAUSE	SOLUTION
Le moteur ne part pas	-Circuit d' alimentation en carburant (canalisations, réservoir, robinet) obstrué	Nettoyer le circuit
	-Filtre à air encrassé.	Opérer comme indiqué à page 134
	-Le courant n' arrive pas à la bougie.	Effectuer le nettoyage ou le remplacement. Si le probléme persiste, adressez vous à un concessionnaire cgréé
	-Moteur noyé.	A plein gaz insister pendant quelques instants a la metre en route; s'il n'aura resultats démonter la bougie et la sécher
Le moteur a des ratés	-Mauvais écartement des électrodes de bougie	Régler l' écartement. Voir page 135
	-Bougie calaminée	Nettoyer ou remplacer
	-Vérifier la masse	Vèrifier au bouton l'isolament de la masse
Cliquetis du piston		
	-Cylindre ou bougie calaminés	Adressez-vous à un concessionnaire agréé
	-Pot d' échappement obstrué	Adressez-vous à un concessionnaire agréé
Le moteur chauffe et manque de puissance	-Pot d' échappement obstrué	Adressez-vous à un concessionnaire agréé
	-Lumière d' échappement calaminée	Adressez-vous à un concessionnaire agrée
	-Carburation trop pauvre	Le gicleur peut être partiellement obstrué
Freinage insuffisant à l' avant	-Plaquettes usées, graissés, vetrifiées	Opérer comme indiqué page 136
	-Présence d' air ou humidité dans le circuit hydraulique	Opérer comme indiqué page 130
Freinage insuffisant à l'arriére	-Plaquettes usées, graissés, vetrifiées	Opérer comme indiqué page 137
	-Présence d' air ou humidité dans le circuit hydraulique	Opérer comme indiqué page 130

Amortisseur arrière 148

Bielletes amortisseur arrière.....140
Boîte à clapets 139
Bougie 135

Caractéristiques techniques 121
Carburateur 139
Contrôle et entretien avant et après l'utilisation en tout-terrain..... 124
Contrôle aprés le nettoyage 141

Démarrage 126
Direction: contrôle et réglage 145

Entretien: programmé et révisions 142

Filtre à air 134
Frein avant: contrôle et remplacement 136
Frein arrière: contrôle et remplacement 137

Générateur 135

Huile boîte de vitesses: contrôle et vidange 128
Huile de fourche: tube de droite 132
Huile de fourche: tube de gauche 133

Identification du véhicule: numéro de moteur et de cadre 120

Liquide d'embrayage 131
Liquide de frein 129
Liquide de refroidissement 138
Lubrifiants et liquides conseillés..... 125

Parties principales 120

Purge des circuits de freinage 130
Purge du circuit d'embrayage 131

Ravitaillement en carburant 124
Recherche des pannes 150
Réglage air 145
Réglage de chaîne 146
Réglage des frein 144
Réglage du jeu à la poignée des gaz 145
Réglage du ralenti 145
Réglage embrayage 144
Rodage 125

Schéma électrique 122
Silencieux pot d'echappement 138
Suspension avant 147

Tableau de bord et contrôles 120

NOTES

Cod. 007455010 000

Betamotor S.p.A.
Pian dell'Isola, 72 - 50067 Rignano sull'Arno - Firenze - Italia
Tel. +39. 055. 83 48 741 R.A - Fax +39. 055. 83 48 984
www.betamotor.com - **info@betamotor.com**

Libretto realizzato da ENSECO s.r.l. - INGEGNERIA E SERVIZI TECNICI (FI)